

# ISA geeft het goede voorbeeld in Gent

## Maatschappelijke voorbeeldfunctie in Gentse ISA-project **TECHNIEK-ISA**

JOHAN DE MOL EN SVEN VLASSENROOT (CENTRUM VOOR DUURZAME ONTWIKKELING, GENT)

*Zoals aangekondigd in het vorige nummer, legt dit derde artikel in de reeks over het Gentse ISA-project uit waarom er doelbewust mensen bij betrokken werden met een maatschappelijke voorbeeldfunctie. Het doel was dubbel: het ISA-concept bekendmaken en verspreiden, en het draagvlak verhogen bij een specifieke doelgroep. Maatregelen die de verkeersveiligheid bevorderen moeten nu eenmaal op een groot maatschappelijk draagvlak kunnen rekenen. Bovendien heeft het goede voorbeeld geven meer effect dan louter een verplichting opleggen.*

We merken steeds meer dat de beeldvorming bij burgers sterk wordt beïnvloed, zowel positief als negatief, door hoe bekende of herkenbare figuren in de media worden voorgesteld. We kunnen er evenmin om heen dat identificatie met bekende figuren ook het gedrag van mensen sterk kan beïnvloeden. Vanuit deze vaststellingen<sup>1</sup> werd het hele concept binnen het Gentse ISA-project opgebouwd.

### ■ HET BELANG VAN CORRECTE INFORMATIE

In een moeilijk<sup>2</sup> communiceerbaar domein als verkeersveiligheid komt het erop aan beleidsmaatregelen te treffen die nauw aansluiten bij wat de mensen denken — grondhoudingen. Tezelfdertijd moeten goed geconcipeerde voorstellen, gecombineerd met ondersteunende en aanvullende taken, het gedrag in het verkeer beïnvloeden. Binnen het onderzoek dat het CDO uitvoert, blijkt dat maatregelen die het snelheidsgedrag beïnvloeden, wel degelijk effect hebben.

Zowel in het draagvlakonderzoek<sup>3</sup> dat het CDO samen met het BIVV (Belgisch Instituut voor Verkeersveiligheid) uitvoerde, als in het 'subjectief' onderzoek binnen het Gentse ISA-project blijkt immers uit de grondhoudingen van de ondervraagden dat maatregelen om snelheid te beheersen erg positief ingeschat worden. Deze positieve ingesteldheid — waarbij erg hoge percentages<sup>4</sup> elke twijfel wegnemen over mogelijke foutenmarges — vormt een voldoende basis om aan te geven dat verstandige snelheidsbeheersende maatregelen kunnen leiden tot een veiliger verkeer.

Maar zelfs als deze maatregelen aansluiten bij de vastgestelde grondhoudingen, is het nodig om ondersteunende of flankerende maatregelen te voorzien. Daarenboven zijn er niet alleen specifieke maatregelen nodig, maar dient de doelgroep heel zorgvuldig te worden gekozen. Uit de vele gesprekken die in de loop van de ISA-onderzoeken in binnen- en buitenland werden gevoerd, blijkt dat er zich bij decision makers vooral een probleem van kennis over en aanvaarding van ISA stelt.

De resultaten van de draagvlakstudie waren de start om demonstratieritten te geven aan decision makers. Men stelde immers vast dat beleidsmensen maar ook andere groepen (administraties, bedrijven, verzekeringen ...) nog onvoldoende belangstelling hadden voor ISA. In vele gevallen berustte dat op verkeerde informatie of op vooroordelen (vrijheidsbeperking, Big Brother-effect...). Om deze reden werd via allerlei media — televisie, radio, kranten, parlementaire hoorzittingen — correcte informatie verspreid. Samen met de demonstratieritten voor de groepen die zich argwanend opstelden, vormde de communicatie een belangrijk middel om zoveel mogelijk decision makers te overtuigen. Tijdens proefritten konden zij overigens hun mening toetsen aan het effect van ISA op hun eigen rijgedrag. Dat miste zijn effect niet.

<sup>1</sup> J. De Mol, M. Broeckaert, B. Van Hoorbeek, W. Toebat, J. Peickmans, Naar een draagvlak voor een voertuigtechnische snelheidsbeheersing binnen een intrinsiek veilige verkeersomgeving, Gent, Centrum voor Duurzame Ontwikkeling, Universiteit Gent-BIVV, juni 2001, 274 p.

<sup>2</sup> B. Van Hoorbeek, J. De Mol, "Belgen en intelligente snelheidsbegrenzing. Bezorgdheid voor verkeersveiligheid weegt zwaarder dan de mythische vrees voor Big Brother", in Verkeersspecialist, Kluwer, nr. 70, september 2000, pp. 11-18; J. De Mol, Aanvaardbaarheid van de maximale snelheidsbegrenzer, Gent, Centrum voor Duurzame Ontwikkeling, oktober 2000, 77 p.

<sup>3</sup> Deze vaststellingen werden niet gemaakt op basis van eigen wetenschappelijk onderzoek maar het inbrengen van dit concept dat in de reclame als een leidraad wordt gebruikt, is wel origineel binnen ISA-projecten.

<sup>4</sup> Met moeilijk communiceerbaar wordt bedoeld, het treffen van verkeersveiligheidsmaatregelen die effect hebben op het verkeersveiligheidsgedrag.

## ■ MAATSCHAPPELIJKE VOORBEELDFUNCTIE

Uit de ervaring met de demonstratieritten voor decision makers groeide het idee om in het Gentse ISA-project te werken met de 'maatschappelijke voorbeeldfunctie'. Mensen die een maatschappelijke voorbeeldfunctie vervullen, werden uitdrukkelijk gevraagd om gedurende een jaar met ISA te rijden. Hun ervaring met ISA overtuigde niet alleen deze mensen zelf van het nut, maar zorgde ervoor dat ISA gepropageerd werd binnen de kringen van decision makers.

Het gevolg was dat lokale mandatarissen, parlementsleden en ook ministers steeds meer interesse toonden. Dat mondde uit in de goedkeuring van verschillende parlementaire aanbevelingen<sup>5</sup>. Het parlement maande het beleid aan om ISA-versterkende projecten op te zetten. Dat doet ons besluiten dat de maatschappelijke voorbeeldfunctie wellicht het middel bij uitstek is om decision makers te overtuigen.

## ■ FILOSOFIE VAN HET PROJECT

Bij het opzetten van het Gentse ISA-project werd uitdrukkelijk gestreefd naar rolmodellen. De privé-bestuurders<sup>6</sup> staan — door een quasi ad-randomkeuze<sup>7</sup> — in feite model voor de modale autobestuurder. De resultaten van het onderzoek bevestigen dat: er zijn slechts beperkte verschillen in grondhoudingen tussen de bestuurders (alle bestuurders, dus niet alleen de privé-bestuurders) van het Gentse ISA-project en de Belgische bevolking (draagvlakonderzoek).

Behalve personen uit de bedrijven die aan het project meewerkten, kozen we ook verantwoordelijken van het beleid, van instellingen en bedrijven als ISA-bestuurder. Omdat deze mensen door hun functie een voorbeeldrol vervullen, konden zij voor een extra stimulans zorgen in het vergroten van het draagvlak voor ISA. Bovendien oordeelde de Gentse projectgroep dat B.V.'s nog bijkomend gewicht in de schaal konden werpen. Zo vervulde het Gentse ISA-project ten volle zijn rol van demonstratieproject.

Deze doelbewuste keuze voor de voorbeeldfunctie is totaal nieuw in ISA-projecten. De vele buitenlandse projecten hebben nooit voor deze optie gekozen.

De keuze van rolmodellen werd ook ingegeven door de vaststelling dat het draagvlak voor ISA bij de bevolking in België vóór de start van het ISA-project voldoende sterk was. Uit de enquête (december 1999 - januari 2000) bij 2.507 Belgen bleek dat zes op tien Belgen het eens zou zijn met de invoering van een intelligente snelheidsbegrenzer die volledig limiteert. Slechts drie op tien mensen kanten zich tegen een limiterende snelheidsbegrenzer; 70 % van hen is wel gewonnen voor een waarschuwend systeem.

## ■ NOOD AAN DRAAGVLAK

Hoe positief de weggebruikers ook tegenover ISA stonden, bij het opzet-

ten van proefprojecten ondervond men de grootste moeite om voldoende budgettaire middelen bij elkaar te krijgen. Uit de vele gesprekken met decision makers bleek dat ze ofwel niet overtuigd waren dat er een draagvlak voor ISA bestond ofwel erg gebrekkig ingelicht waren over de precieze werking, effecten en doelstellingen van ISA.

Het lag voor de hand dat er minimaal een intensieve communicatiecampagne noodzakelijk zou zijn om ISA als een verkeersveiligheidsversterkend element op de maatschappelijke agenda te zetten. Om de communicatiecampagne effect te doen hebben, diende tezeldertijd een demonstratieproject opgezet te worden dat voldoende weerklink zou hebben bij decision makers. Onder meer daarom werden decision makers bij het ISA-demonstratieproject betrokken.

## ■ HOE DRAAGVLAK VERGROTEN?

### Zoek rolmodellen

In het Gentse demonstratieproject werden besturen en bedrijven gezocht die mee de voorbeeldrol konden vertolken. Zo werd een ISA-systeem ingebouwd in de wagen van de burgemeester en twee schepenen van de stad Gent. Bij de Gentse universiteit werd de wagen van de rector en de vice-rector met een ISA-systeem uitgerust. Ook de autosector, die een bepalende rol speelt binnen de aan-

vaardbaarheid van ISA, werd bij het project betrokken. De baas van Volvo België reed gedurende één jaar met een ISA-wagen.

Bij de keuze van rolmodellen werd niet alleen gedacht aan het effect dat deze personen hebben binnen hun eigen bedrijf of instituut en op de bevolking. Er werd eveneens gemikt op de media-effecten van dergelijke personen. De media focussen namelijk niet zomaar uitgebreid op nieuwe technologieën, hun aandacht hangt ook af van het vip-karakter van de personen die de technologie presenteren.

Een bijkomende reden om voor vips te kiezen, is de positieve uitstraling die eraan vasthangt. ISA worstelt met een imagoprobleem. Het systeem wordt nog te veel beschouwd als een middel om het leven van de nu al 'veel geplaagde' automobilist nog zuurder te maken. Door ISA bij wagens van vips in te bouwen wordt duidelijk dat de beleidsmensen geen regels aan de bevolking willen opleggen zonder dat ze zelf het voordeel of het nadeel aan den lijve hebben ondervonden. Een dergelijke aanpak is erg lonend; minimaal neemt de bekendheid van ISA sterk toe. Dat geldt niet alleen in algemene maar ook in zeer specifieke zin:

### — Algemeen:

ISA werd in de media op de voet gevolgd. Daardoor verwierf het begrip niet alleen naambekendheid, ook kwamen de sterktes en zwaktes van het systeem opvallend naar voren. Reportages op radio en televisie en in kranten en tijdschriften werkten als multiplier. Interesse voor ISA in een bepaald medium wekte niet alleen interesse in andere media, maar ook op het beleidsniveau. Door de rolmodellen werd ISA gemakkelijker communiceerbaar bij decision makers.

### — Specifiek:

Instellingen<sup>8</sup>, administratieve overheden, beleidsorganen<sup>9</sup> interesseerden zich zeer sterk voor ISA in het algemeen en voor het

<sup>5</sup> J. Malcorps, Voorstel van resolutie over experimenten met snelheidsbegrenzers voor wagens, Zitting 2001-2002, 2-852; D. Schalck, Voorstel van resolutie betreffende de veralgemeende invoering van een Intelligent SnelheidsAanpassings-systeem (758/6), goedgekeurd in de zitting van 6 mei 2004; G. De Padt, Voorstel van resolutie betreffende het gebruik van intelligente snelheidsbegrenzers door personen met een maatschappelijke voorbeeldfunctie (365/4), goedgekeurd in de zitting van 6 mei 2004.

<sup>6</sup> De privé-bestuurders (20) werden ad random geselecteerd, de eerste selectie gebeurde op basis van technische overwegingen van inbouw van ISA in de auto. De privé-bestuurders werden vervolgens op grond van leeftijds categorie en geslacht geselecteerd. De jongste deelnemer was 21, de oudste 76.

<sup>7</sup> De selectiecriteria staan hiervoor borg. Bij de selectie werd nooit gepeild naar een positieve of negatieve houding ten aanzien van ISA. Bij de kandidaatstelling werd enkel het criterium 'inwoner van Gent' weerhouden. De selectie van de kandidaten gebeurde op grond van technische voorwaarden van het aangeboden voertuig.

<sup>8</sup> Verzekeringen, onderwijsinstellingen, vormingsinstellingen, politieke partijen, bedrijven, ... vroegen info of demonstratieritten.

<sup>9</sup> Parlementen, ministeriële kabinetten, ministers, steden, gemeenten, provincies.



**Tijdens honderden proefritten met een demonstratiewagen konden decision makers hun mening toetsen aan het effect van ISA op hun eigen rijgedrag. Zo raakten velen van hen overtuigd van de efficiëntie van het systeem.**

Gentse ISA-project in het bijzonder. Dat leidde tot vele demonstraties voor allerlei groepen en overheden maar vooral tot hoorzittingen in Kamer en Senaat, parlementaire vragen en aanbevelingen. Vooral de aanbevelingen hebben de weg vrijgemaakt op het beleidsniveau en zullen uitmonden in demonstratieprojecten voor specifieke groepen.

#### Geef voldoende informatie

Uit de door de SWOV uitgevoerde studie rond het politieke draagvlak in Nederland voor ISA<sup>o</sup> blijkt dat het beleidsniveau — via een peiling bij politieke partijen — "brede interesses voor ISA heeft" maar dat er nog duidelijke reserves voor ISA bestaan. Vele van deze reserves lijken te maken te hebben met onvoldoende kennis van ISA of met het fenomeen dat we oorspronkelijk ook in België tegenkwamen. Via een zogenaamde analyse van wat de gewone weggebruiker zou denken, filteren politici hun eigen mening: ISA is een bemoeial en beperkt de vrijheid van de autobestuurder.

In België werd dankzij het draagvlakonderzoek aangetoond dat de gewone weggebruiker wel de voordelen van ISA ziet zitten en hij het Big Brother-fenomeen als verwaarloosbaar beschouwt. De andere reserves — zoals ze uit de SWOV-studie in Nederland blijken: verplichte invoering van ISA, mogelijke verstoringen van de werking van het systeem door technische fouten, fraude en sabotage — kunnen met een goede informatie- en communicatiestrategie sterk gerelativeerd worden.

De politieke obstakels in Nederland zijn te vermijden. Dat bewijst het Gentse ISA-project, samen met veelvuldige demonstraties en communicaties. De ISA-aanbevelingen in de Kamer van volksvertegenwoordigers werden met een zeer ruime meerderheid aangenomen. Alleen de Franstalige liberale partij kon zich niet in de aanbevelingen vinden. Dat laatste heeft voor een deel te maken met de taalbarrière waardoor de effecten van de communicatie in de Franstalige media

beperkt waren. Vermoedelijk kan een specifiek demonstratiepakket (communicatie en een demonstratieproject in een Waalse stad) de reserves van deze politieke partij minstens beperken.

Hoewel België nog altijd een sterke inhaalbeweging moet maken op het vlak van verkeersveiligheid — een vergelijking van de Belgische objectieve verkeersveiligheid met de ongevallencijfers in de meeste Europese landen en met de SUN-landen<sup>o</sup> in het bijzonder zegt voldoende — kan men vaststellen dat ISA wel als een belangrijk beleidsmiddel voor het verhogen van verkeersveiligheid wordt beschouwd.

De in het parlement goedgekeurde aanbevelingen moeten het beleid aanzetten om enerzijds een strategie voor de algemene invoering van ISA uit te stippelen en anderzijds in de aanloop ISA in te bouwen in

voertuigen van 'personen met een maatschappelijke voorbeeldfunctie'.

Deze strategie verschilt erg sterk van de andere landen waar ISA in een proefproject werd uitgetest. Heel wat landen beperkten zich tot het proefproject en hadden geen specifieke strategie uitgewerkt om ISA verder vorm te geven. Typische voorbeelden hiervan zijn Denemarken en Nederland. Ondertussen kan men zich ook afvragen of

de korte projecten in Spanje en Hongarije — in het kader van het Europese Prosper-project — veel zoden aan de dijk zetten.

Kijken we bijvoorbeeld naar het Nederlandse Tilburg. In de conclusies van het gebruikersonderzoek van de ANWB<sup>o</sup> zien we dat, hoewel ISA door de gebruikers erg positief wordt ingeschat, iedereen vaststelt dat de communicatie veel te wensen overliet. Toch wel eigenaardig als je weet dat er in Tilburg een specifieke communicatiecel in het leven geroepen was.

Op dat vlak zijn er merkwaardige verschillen met België. ISA kwam en komt erg regelmatig aan bod in de media. Van april 2001 tot april 2004 was ISA nooit uit de pers weg te denken: 25 reportages op de televisie,

**De doelbewuste keuze voor rolmodellen is totaal nieuw in ISA-projecten. De vele buitenlandse projecten hebben nooit voor deze optie gekozen.**

<sup>o</sup> Ch. Goldenbeld, "Politiek draagvlak voor Intelligente Snelheidsaanpassing-ISA. Interviewstudie onder vertegenwoordigers van Nederlandse politieke partijen", SWOV-rapport, R-2004-5, Leidschendam, 2004, 52 p.

<sup>o</sup> De SUN-landen zijn Zweden, Groot-Brittannië en Nederland. Zij hebben de laagste verkeersongevalcijfers in Europa.

<sup>o</sup> Dit onderzoek werd in oktober 2000 door de ANWB georganiseerd (De Tilburgse proef liep van 1 oktober 1999 tot 1 oktober 2000). Dit verslag wordt gepubliceerd in bijlage 2 in Ch. Goldenbeld, "Politiek draagvlak voor Intelligente Snelheidsaanpassing-ISA. Interviewstudie onder vertegenwoordigers van Nederlandse politieke partijen", SWOV-rapport, R-2004-5, Leidschendam, 2004, p. 49-52.



8 op de radio en 41 in kranten en tijdschriften<sup>1)</sup>. Dat alles heeft te maken met een actief streven om ISA in de kijker te zetten. Elementen om dat mogelijk te maken waren: een demonstratievoertuig waarmee men de werking van ISA effectief kon uittesten en de 'voorbeeldfunctie' binnen het Gentse ISA-project.

#### Geef demonstraties

De in België opgebouwde strategie vertrok van de vaststelling dat men veel over ISA — in sterktes en zwaktes — kan praten maar niets mensen meer overtuigt dan zelf eens met een ISA-wagen rijden. Het voertuig voor de demonstratieritten werd ter beschikking gesteld door de verzekeringsmaatschappij KBC, die ook alle uitbatingkosten van de wagen voor haar rekening nam. Het CDO stak veel tijd en middelen in promotieacties, demonstraties, proefritten...

Elke parlementaire hoorzitting werd vergezeld van een demonstratierit. De parlementsleden reden zelf met een ISA-wagen en konden op die manier de werking van ISA ontdekken. Door de media hierin te betrekken kregen de ritten nog meer uitstraling.

Naarmate het product ISA de testrijder kan overtuigen van het comfort, het gemak en het effect op een rustiger rijgedrag, draagt dit bij tot een versterking van het draagvlak. De honderden demonstratieritten overtuigden velen van de efficiëntie van ISA. Dat zorgde ervoor dat de testrijders over hun ervaring praten in hun kenniskring. Bij de decision makers leidde dat tot de goedkeuring van verschillende parlementaire aanbevelingen.

Ook andere groepen (pers, politieke studiediensten, Voetgangersbewe-

ging, administraties, verzekeringsmaatschappijen...) leerden ISA kennen via de demonstratieritten, waardoor een brede kring rechtstreeks of onrechtstreeks het draagvlak kon helpen versterken.

Uit een van deze groepen kan de Voetgangersbeweging worden toegevoegd: na een specifieke infovergadering met demonstratieritten voor het bestuur van de Voetgangersbeweging, werkte die een uitgebreide promotieactie voor ISA uit. In meer dan 500 scholen in Vlaanderen werd de actie 5 voor 12 gevoerd, ISA was één van de actiepunten. Meer dan 120.000 ISA-folders werden verdeeld. Dit maar als illustratie van hoe via demonstratie en info-overdracht een multiplicatoreffect kan ontstaan.

#### EEN GOED VOORBEELD SPREEKT AAN

Rolmodellen of het betrekken van personen met een maatschappelijke voorbeeldfunctie biedt interessante mogelijkheden om ISA meer bekend te maken. Daarenboven spreekt de techniek waarbij het beleid het voorbeeld geeft, enorm aan. ISA wordt veel minder aangevoeld als een middel om de gewone bestuurder te pesten. Daarenboven effent het rolmodel de weg binnen de groep van decision makers.

Men kan voor België immers vaststellen dat het beleid via een parlementaire aanbeveling uitgenodigd wordt om enerzijds initiatieven te nemen om ISA in te bouwen bij mensen met een voorbeeldfunctie en anderzijds acties te ondernemen om een algemene invoering van ISA te faciliteren.

*In het volgende en laatste artikel in de reeks over het ISA-project in Gent worden de resultaten voorgesteld van de analyse van de gelogde data.*

<sup>1)</sup> Wetenschappelijke publicaties worden hier niet opgenomen.

#### SAMENVATTING

Dit artikel is het derde in de reeks over het ISA-project in Gent, dat in januari van dit jaar werd afgerond. Het geeft een antwoord op de vraag waarom er in dit project doelbewust bestuurders met een maatschappelijke voorbeeldfunctie betrokken werden. Vooreerst zorgden zij met hun bekendheid voor heel wat media-aandacht, die op haar beurt het project bekendmaakte bij een breed publiek. Daarnaast konden zij tijdens demonstratieritten zelf achter het stuur van een ISA-wagen plaatsnemen en zo lijfelijk kennismaken met de techniek. Enkele decision makers lieten ISA zelfs in hun eigen wagen inbouwen en reden er een heel jaar mee rond. Op die manier gaven zij niet alleen het goede voorbeeld aan de gewone burger en vergootten ze het draagvlak. Ze konden ook met kennis van zaken over ISA spreken met hun collega's en zo het pad effenen voor een consensus in het beleid inzake intelligente snelheidsbegrenzers.

Trefwoorden: Gent, ISA.

#### KORT

#### Nieuwe website 'Mobiel Vlaanderen'

Mobiel Vlaanderen is de naam van een nieuwe Vlaamse portaal-site over mobiliteit. De site ontsluit alle relevante diensten en informatie over verkeer in Vlaanderen, België en Europa. De bezoeker vindt er 700 webpagina's, met verwijzingen naar 800 andere websites en 1.000 downloadbare documenten.

De portaal-site kwam er na een klantenbevraging van de Vlaamse administratie in 2004. Daaruit bleek dat er nood was aan een degelijke en klantvriendelijke portaal-site en dat de burger op zoek is naar informatie over openbaar vervoer, wegeninfrastructuur, de verkeersveiligheid, reisinformatie, verkeersreglementering en verkeerscontrole. De bedrijven van hun kant verwachten van de overheid vooral tools en informatie voor het verbeteren van de bereikbaarheid voor hun klanten, leveranciers en personeel. De aanbieders van personenvervoer en goederenvervoer vragen voornamelijk accurate verkeersinformatie en in de tweede plaats informatie over openbare werken.

Bij de overheden zijn de gemeenten en de provincies de belangrijkste vragende partijen. Zij wensen informatie over openbare werken, het wegennetwerk en het beleid. De beleidsinformatie die zij wensen, kan opgesplitst worden in richtlijnen en best practices en de toegang tot mobiliteitsstudies en -rapporten.

De portaal-site is in feite een integratie van de vroegere sites fietsvlaanderen.be en voetgangersvlaanderen.be — die met de oprichting van de nieuwe site meteen stoppen — en de sites rond de gemeentelijke mobiliteitsconvenanten en het mobiliteitsonderzoek. Echt nieuw is het deel rond beleid en onderzoek, waar de professionele gebruikers terecht kunnen voor teksten en cijfers rond wetenschappelijk onderzoek, regelgeving en mobiliteitsbeleid. Dat laatste is netjes onderverdeeld in beleidsplannen, beleidsprogramma's, richtlijnen voor de aanleg van infrastructuur en de bevoegde overheden.

[www.mobielvlaanderen.be](http://www.mobielvlaanderen.be)